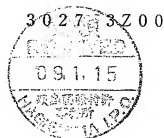


# 拒絶査定

特許出願の番号	特願2004-334081
起案日	平成20年12月26日
特許庁審査官	高橋 祐介
発明の名称	省燃費管理システム
特許出願人	日野自動車株式会社
代理人	萩島 良則



この出願については、平成20年 5月27日付け拒絶理由通知書に記載した理由によって、拒絶をすべきものです。

なお、意見書の内容を検討しましたが、拒絶理由を覆すに足りる根拠が見いだせません。

## 備考

出願人は意見書において、次のように主張している。

### 請求項1について

本願発明のアクセル開度ゼロ状態とは、燃料流量及び又はアクセル開度に基づいて算出されるものではあるが、刊行物1に記載の発明のように、クラッチが接統状態にあったり、ギアが走行ギアに入っている場合に限定されるものではない。

したがって、本願発明のアクセル開度ゼロ状態は、刊行物1に記載のエンジンブレーキの作動状態と一対一に対応する概念ではなく、車両のもつ運動エネルギーを積極的に利用して省燃費を図り、それにより技術の飛躍的進歩を図るという点にその本質を置く技術的思想を含むものである。なお、本願発明の効果において、エンジンブレーキによる減速走行を的確にモニタリングすることができるとしたのは、本願発明の作用効果の一例を述べたにすぎない。

### 請求項3について

刊行物1及びその他の参考文献の如何なる組み合わせによっても本願の請求項3に記載の発明に到達することはできず、その必然としてオートクルーズシステム作動時における本願発明の作用効果を奏することはできない。

まず、請求項1についての主張について検討する。

本願明細書（【0006】—【0008】，【0010】，【0011】，【

0015】，【0059】，【0067】，【0072】等）には、アクセル開度ゼロ状態としてエンジンブレーキの作動状態を想定していることについて記載されており、他方、エンジンブレーキをかけずに惰性走行している状態をも想定していることについては、記載も示唆もない。また、本願請求項1にも、アクセル開度ゼロ状態としてエンジンブレーキの作動状態以外の状態を想定していることを示唆する限定もない。

したがって、前記主張は、本願明細書の記載に基づかない主張である。

なお、アクセル開度ゼロ状態をエンジンブレーキの作動状態と一対一に対応するものとして運転する内燃機関は周知技術である。（例えば、特開昭60-145440号公報の第6頁左上欄第8行から第18行には、アクセル開度ゼロ状態をもってエンジンブレーキ時と判定する技術的事項が記載されている。）

次に、請求項3についての主張について検討する。

オートクルーズシステムの作動時にアクセル開度と燃料流量との間に相関がないこと、並びに、エンジンブレーキの作動状態が燃料流量が所定設定値未満となったときであることは、は自明の事項であるから、刊行物1記載の発明に周知のオートクルーズシステムを付加した際に、燃料流量が所定設定値未満となつてるときにアクセル開度ゼロ状態とすることは、当業者が適宜なし得たものである。

。なお、燃料流量からアクセル開度ゼロ状態を判定することは、周知技術である。（例えば、特開昭63-55354号公報の第2頁左下欄第17行から第18行、第3頁右上欄第1行から第5行等を参照されたい。）

したがって、本願請求項1-5に係る発明についての上記拒絶理由通知書に記載した理由は解消していないから、本願は、上記理由によって拒絶をすべきものである。

---

この査定に不服があるときは、この査定の謄本の送達があった日から30日以内（在外者にあつては、90日以内）に、特許庁長官に対して、審判を請求することができます（特許法第121条第1項）。

（行政事件訴訟法第46条第2項に基づく教示）

この査定に対しては、この査定についての審判請求に対する審決に対してのみ取消訴訟を提起することができます（特許法第178条第6項）。

